Dans ce numéro TROIS planches hors-texte en couleurs

8e Année.
No 380.

Prix : 50 ntimes.

22 Décembre 1905
Tous les Vendredis.

A. TELLIER

G. POULAIN

LÉON THÉRY

CISSAC

L. RAGUENEAU

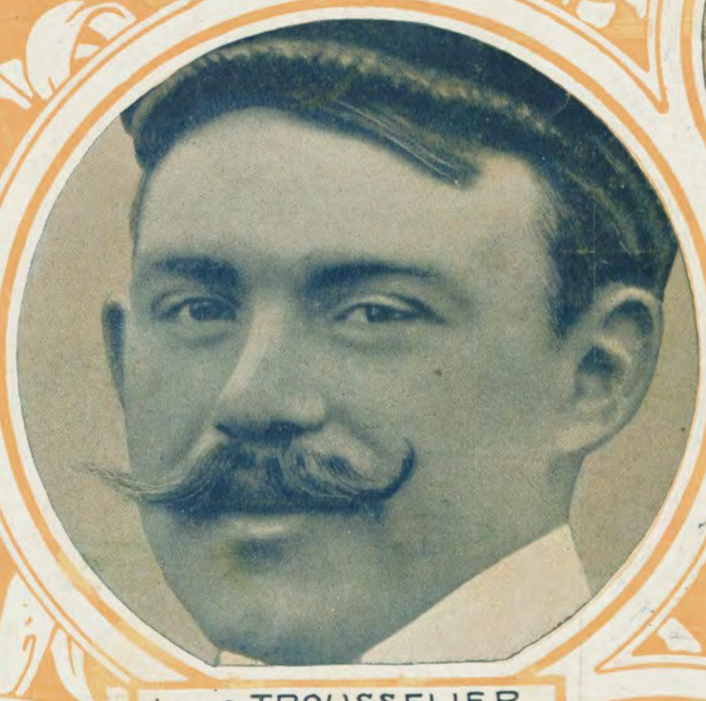
LA VIE AU GRAND AIR

NOËL

Mme du GAST

MARIUS EYNARD

GEORGES STERN



LOUIS TROUSSELIER

RAOUL le BOUCHER

DELAPLANE

J.J. RENAUD

V. MICHEL sc

MISS KELLERMANN

JACQUES FAURE

Abonnements :
Paris et Départements „ „ „ *24 francs.*
Etranger „ „ „ „ „ „ „ *28* „
Téléphones 280-52, 280-56, 254-88

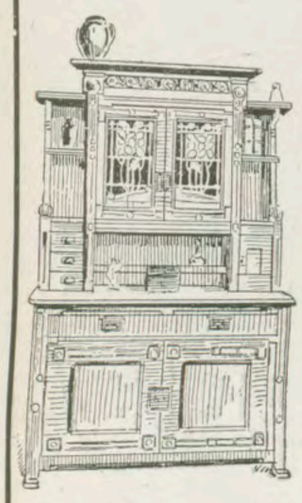
Publications Pierre Lafitte
Je sais tout ⸗ *Fermes et Châteaux* ⸗ *Femina*
Musica ⸗ *Jeunesse!* ⸗ *La Vie au Grand Air*
9 et 11, Avenue de l'Opéra, Paris.

Published on December 22 1905. Privilege of copyright in the United States reserved under the Act approved March 3 1905, by Pierre Lafitte.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

Erhart

12, Rue Mouton-Duvernet
PARIS, XIVe



Meubles d'Art

MOBILIERS et Installations Modernes en tous genres

PLANS ET DEVIS sur demande.

MOTO NAPHTA

Les Plaques de Sensibilité extrême

LUMIÈRE

Sont remarquables par la finesse de leur grain et leur absence de tendance au voile.

Sont employées avantageusement en été avec les objectifs de luminosité médiocre.

Marque Σ (Sigma)

Permettent, même en hiver et par temps sombre et pluvieux, de faire les instantanés les plus rapides.

Se développent, sans risque de voile, dans tous les révélateurs.

SOCIÉTÉ ANONYME DES PLAQUES ET PAPIERS PHOTOGRAPHIQUES

A. LUMIÈRE & SES FILS

LYON

PRENEZ GARDE, Madam

vous commencez à grossir, et grossir, c'e vieillir. Prenez donc tous les jours deu dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre tail restera ou redeviendra svelte. — Le flacon 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIR 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 1 TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAI — Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

CHAMPAGNE

HEIDSIECK A REIMS

HEIDSIECK

Maison fondée en 1785

KUNKELMANN & Co - Succrs

REIMS

La Semaine Comique, par Henriot.

— Je propose au Conseil municipal l'achat d'une automobile pour la commune, dont tous les habitants pourraient se servir une ou deux fois tous les mois !

Pendant les entr'actes des Luttes, dans les Music-Halls, les spectateurs seront autorisés à lutter entre eux.

— Eh bien, et cette communication avec Lille que je demande depuis une heure.
— Puisque Monsieur a une auto, il ferait mieux d'aller à Lille. If serait arrivé avant d'avoir le téléphone libre ici.

— Ah ! vous faites des exercices d'assouplissement ? c'est excellent pour la santé.
— C'est aussi parce que je suis candidat aux prochaines élections. J'apprends à m'incliner devant l'électeur.

LA SUISSE EN HIVER

SPORTS d'HIVER Patinage, Ski, Luge, Traîneau, Toboggan, Curling, Ascensions.

SÉJOURS d'HIVER pour personnes délicates.

*Renseignements, Brochures, Billets à l'*AGENCE OFFICIELLE des CHEMINS de FER FEDERAUX, 58, Bd Haussmann, Paris.

LISTE des PRINCIPALES STATIONS SPORTIVES et HIVERNALES

BALLAIGUES (Jura) Gd-Hôtel Aubépine (930 m.)

MONT-SOLEIL : Saint-Imier. Jura. Sports d'hiver.

VEVEY Contrée la plus ensoleillée du Lac Leman. Patinage, Funiculaire Mont Pèlerin, Chemins de fer électriques facilitant Sports, luge, ski, etc.

MONTREUX La Perle du Leman. Le plus agréable séjour pour tous sports d'hiver et d'été. Chemins de fer de montagne. Centre d'excursions. Casino-Kursaal. Différentes stations d'altitude.

LEYSIN Station climatérique. Durée d'insolation supér. à celle des autres stations. — Sports d'hiver.

ENGELBERG Sports d'hiver, novembre-mars. — Chemin de fer électrique de Stansstad Hôtels : Grand-Hôtel, Edelweiss, Victoria, Terminus.

GRISONS CHEMIN de FER RHETIQUE (ligne de l'Albula, 1823 m.s./m.) Ouvert toute l'année. Billets et enregistrements directs de et pour les principales gares de l'Europe.

AROSA : Cure d'air. Station sportive de premier ordre.

DAVOS : Premier centre du monde pour sports d'hiver : Patinage, Ski, Toboggan, etc.

ENGADINE Saint-Moritz, Samaden, Zuoz, stations renommées pour les sports, 1650/1850 m.s/m

MOTRICINE

"REINE DES ESSENCES"
Essence spéciale pour
AUTOMOBILES et CANOTS AUTOMOBILES
Se vend en bidons plombés de 5 et 10 litres
L'essayer, c'est l'adopter. — En vente partout
Cie Industrielle des Pétroles. *TÉLÉPH. : 274-18 ; 274-28*

Cycles

SAVING

Détenteur, avec POULAIN, des :

Championnat de France
Championnat du Monde

13, Rue Corbeau, PARIS

Imitation parfaite ayant l'éclat et la durée du vrai diamant.

DIAMANT LERE-CATHELAIN

Se méfier des nombreuses contrefaçons. Exiger la facture avec le nom.

Seules Maisons de Vente
21, Boulevard Montmartre ; 97, Boulevard Sébastopol
Catalogue B illustré franco.

COMPTOIR BISONTIN

E. Maillot
38, rue Ch. Nodier, BESANÇON (Doubs)
FABRIQUE D'HORLOGERIE EN TOUS GENRES
Vente directe au particulier. — Exportation
Demandez le Catalogue illustré contenant
Chronomètres, Montres artistiques, Pendules, Réveils, Bijouterie. — Maison de confiance

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ

DUPONT

Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine
Les plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 423 fig.

Les matières lubrifiantes doivent, par toutes leurs caractéristiques, répondre entièrement aux besoins spéciaux de chaque emploi différent ⌀ Parmi les VACUUM MOBILOILS, il y a une huile spécialement étudiée pour chaque type différent de moteur.

VACUUM OIL COMPANY

Société Anonyme Française
34, rue du Louvre, Paris.

Usine à Rouen.

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

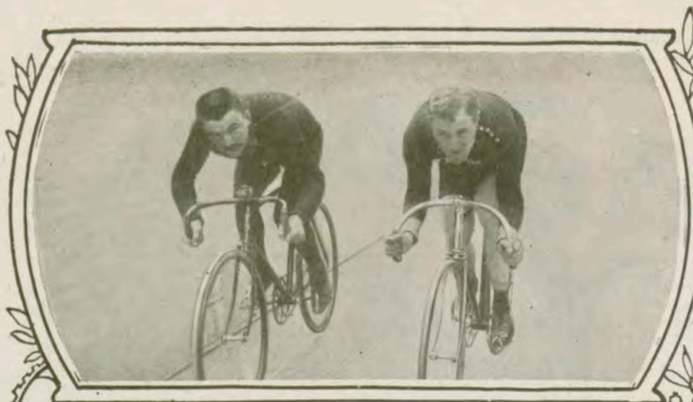
22 Décembre 1905 — N° 380
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE
9 et 11, Avenue de l'Opéra, PARIS — Téléphones 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & Cie, 4, rue Scribe, Paris

PUBLICITÉ :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La Page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

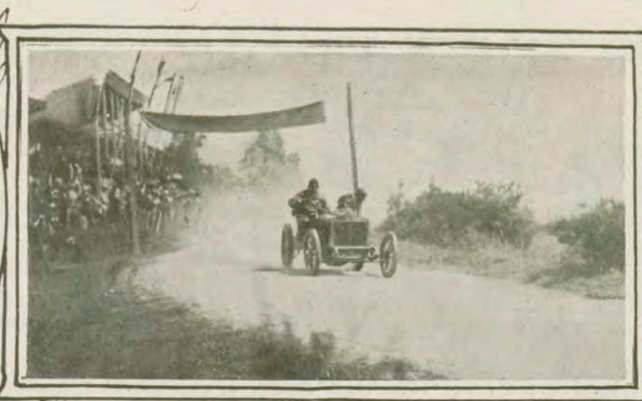
Le baron de Turckheim M. Brasier M. Giraud M. R. de Knyff.

LA COURSE DE VITESSE DE 1906. — LA COMMISSION SPORTIVE DE L'AUTOMOBILE CLUB SUR LE CIRCUIT DE FONTAINEBLEAU

La Commission sportive de l'Automobile Club de France a examiné, dimanche dernier, le Circuit proposé pour la grande course de 1906 et qui se déroule sur les magnifiques routes de la forêt de Fontainebleau. Notre photographie représente un groupe de commissaires au carrefour de l'Obélisque, où se feraient le départ et l'arrivée de l'épreuve.



Poulain, champion du monde, dans son match avec Kramer.



Un passage de Théry pendant la coupe Gordon-Bennett.

Ragueneau battant le record de l'heure sur la piste de Gentilly.

Quelques aperçus sur 1905. ⁂ Une grande année française. ⁂ De Théry à Paulus ⁂ ⁂ ⁂

Si ce titre, classique entre tous dans un numéro de fin d'année, n'est pas nouveau pour vous, chers lecteurs, je regrette de vous dire qu'il l'est encore beaucoup moins pour moi. En cherchant bien, je retrouverais sans doute dans mes manuscrits des articles du même genre, remontant à quelque dix ou douze ans.

La seule différence, c'est qu'on avait alors toutes les peines du monde a donner à une revue des événements sportifs de douze mois, une dimension convenable, tandis qu'on est maintenant obligé de se restreindre considérablement, sous peine d'accaparer tout un journal.

L'année 1905, à mon sens, est et restera remarquable dans les annales du sport par les triomphes nationaux qui l'ont marquée dans toutes ses branches et en particulier dans les deux plus importantes a des titres divers : l'automobile et le cyclisme.

En automobile, Théry, dont le nom, quoi qu'il advienne, restera dans notre histoire comme un des protagonistes les plus remarquables du sport nouveau, a mis le sceau à sa réputation en défendant victorieusement contre une coalition internationale formidable la Coupe Gordon-Bennett, le trophée célèbre déjà ravi par lui l'an dernier à l'Allemagne.

Au reste, le sport automobile peut se réduire, pour 1905, à une énumération de quatre événements : Coupe Gordon-Bennett, Circuit des Ardennes, Circuit de Brescia et Coupe Vanderbilt.

Nous savons déjà que Théry fut le triomphateur de la première course, après avoir joué le même rôle dans l'épreuve nationale éliminatoire qui la précédait. Immédiatement après lui, et presque sur la même ligne, il faut citer Hémery, un autre conducteur français qui a mené aussi une voiture française à la victoire, accomplissant un second et sensationnel « double event » dont le seul malheur restera de s'être produit au cours d'une année si fertile en événemens remarquables. C'est du Circuit des Ardennes et de la Coupe Vanderbilt que je veux parler.

Et comme par une équitable répartition, le destin a voulu que la nation qui « vient » dans la construction automobile, notre sœur latine l'Italie, s'adjugeât l'autre des grandes épreuves du calendrier automobile, le Circuit de Brescia, avec un de ses rois du volant, Raggio, que diverses jolies performances avaient déjà signalé à l'attention.

Dans le sport cycliste, l'année aura été aussi chargée, sinon plus, que les précédentes. Il me paraît cependant que son ensemble est trop touffu, trop terne, pour que nous puissions équitablement la considérer comme d'un éclat supérieur à celles qui l'ont précédée.

Elle se distingue pourtant par une révélation, saluée avec d'autant plus d'enthousiasqu'elle vient à un moment où les plus fervents commençaient à désespérer.

Un champion, un vrai, nous est né en Gabriel Poulain, dont l'avenir démontrera, j'en suis certain, qu'il est digne d'avoir été le Champion du Monde de 1905. La visite si longtemps attendue de Kramer en Europe et sa campagne victorieuse — mais non triomphale à l'égale de celles de ses compatriotes et prédécesseurs Zimmerman et Major Taylor — le retour de Walthour, cet autre Américain décidément sans rival dans cette spécialité, fertile pourtant en déceptions et en surprises, qu'est le demi-fond, derrière moteurs, l'extraordinaire exploit de Petit-Breton couvrant 41 kilom. 110 m., sans entraîneurs, en une heure, celui de Guignard abattant dans le même laps de temps, 89 kilom. 904 m. dans le sillage d'une motocyclette munie de coupe-vent, l'ardente bataille engagée au sujet des systèmes d'entraînement entre les défenseurs du sport et les partisans du spectacle et se terminant par la victoire de ces derniers avec le retour aux grosses motocyclettes, la surprenante résurrection, gâtée cependant par les intempéries, du glorieux Bol d'Or, gagné par le merveilleux petit Vanderstuyft, voilà qui suffit à caractériser la saison cycliste de 1905.

La place me manque malheureusement pour autre chose qu'une sèche énumération d'autres événements marquants parmi ceux qui ont illustré l'année qui meurt.

Le sport hippique a possédé en Finasseur, vainqueur du Grand Prix de Paris et du Derby français, sinon un grand cheval, du moins un très bon cheval.

La natation, sport éminent en retard, alors qu'il devrait venir en tête, nous a dotés de deux retentissantes manifestations qui témoignent de progrès énormes : les Championnats du Monde, où Billington s'est illustré, et la Traversée de Paris, qui a donné lieu à une autre splendide victoire nationale, celle du vétéran Paulus.

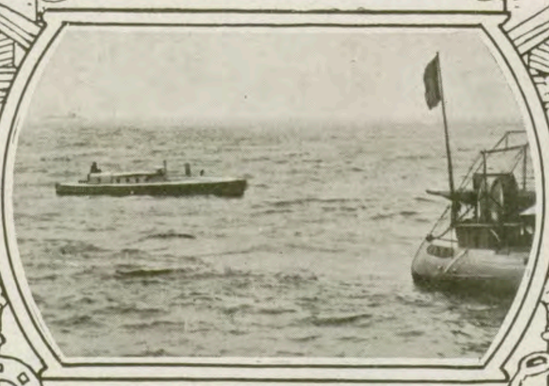
L'aviron — sport frère du précédent — a consacré une révélation en Delaplane, athlète de valeur d'autant plus grande qu'il avait déjà brillé dans d'autres exercices bien différents du maniement du bout de bois.

La navigation automobile, si elle n'a pas donné tout ce qu'on était en droit d'en attendre, a eu pourtant, entre autres événements, la retentissante course Alger-Toulon et son héroïne, Mme Camille du Gast.

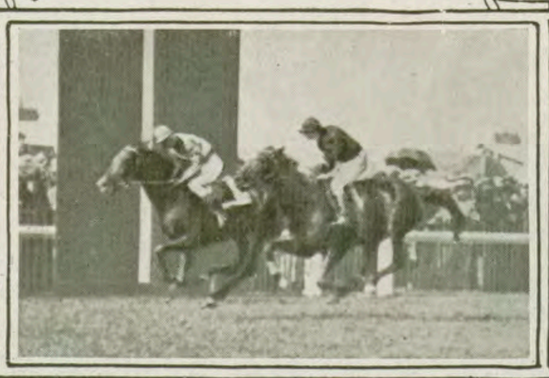
Enfin, nous sortirons de France pour enregistrer le grand « event » de l'année dans le football. C'est-à-dire la campagne étourdissante fournie en Angleterre par l'équipe des Néo-Zélandais renversant toutes les combinaisons des adeptes du jeu classique, et opérant, à grands coups de victoires plus éclatantes les unes que les autres, une véritable révolution dans l'art du rugby.

Il paraît que nous les applaudirons la semaine prochaine à Paris. Ce sera, pour les nôtres, une fameuse leçon en perspective et, pour nous tous, un joli début à 1906 sportif.

VICTOR BREYER.



Le Camille piloté par Mme DuGast dans Alger-Toulon.

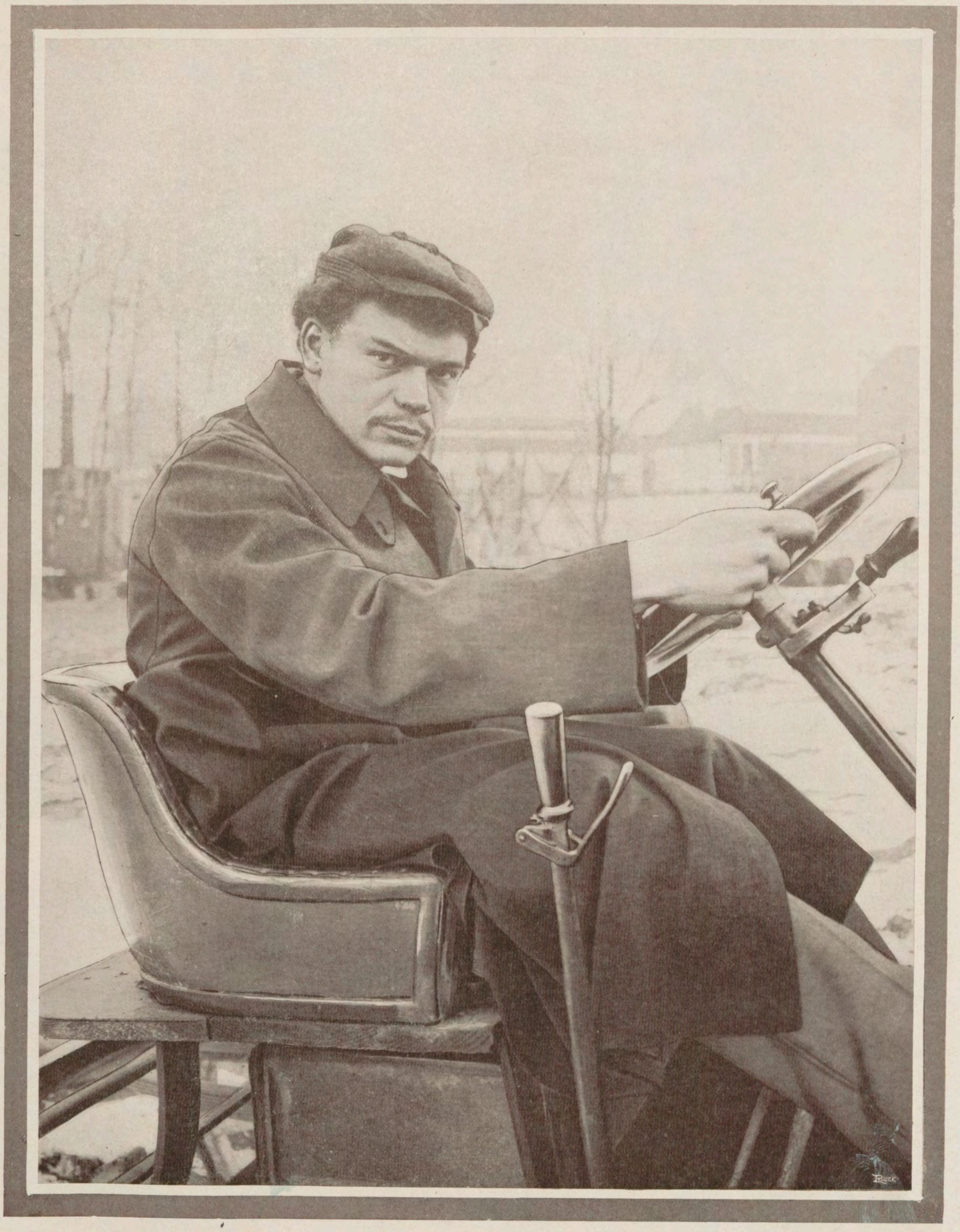


L'arrivée de Finasseur dans le Derby de Chantilly.

New Zealands contre Midlandsa Leicester

Delaplane dans la Coupe de la Seine.

Paulus gagnant la traversée de Paris à la nage.

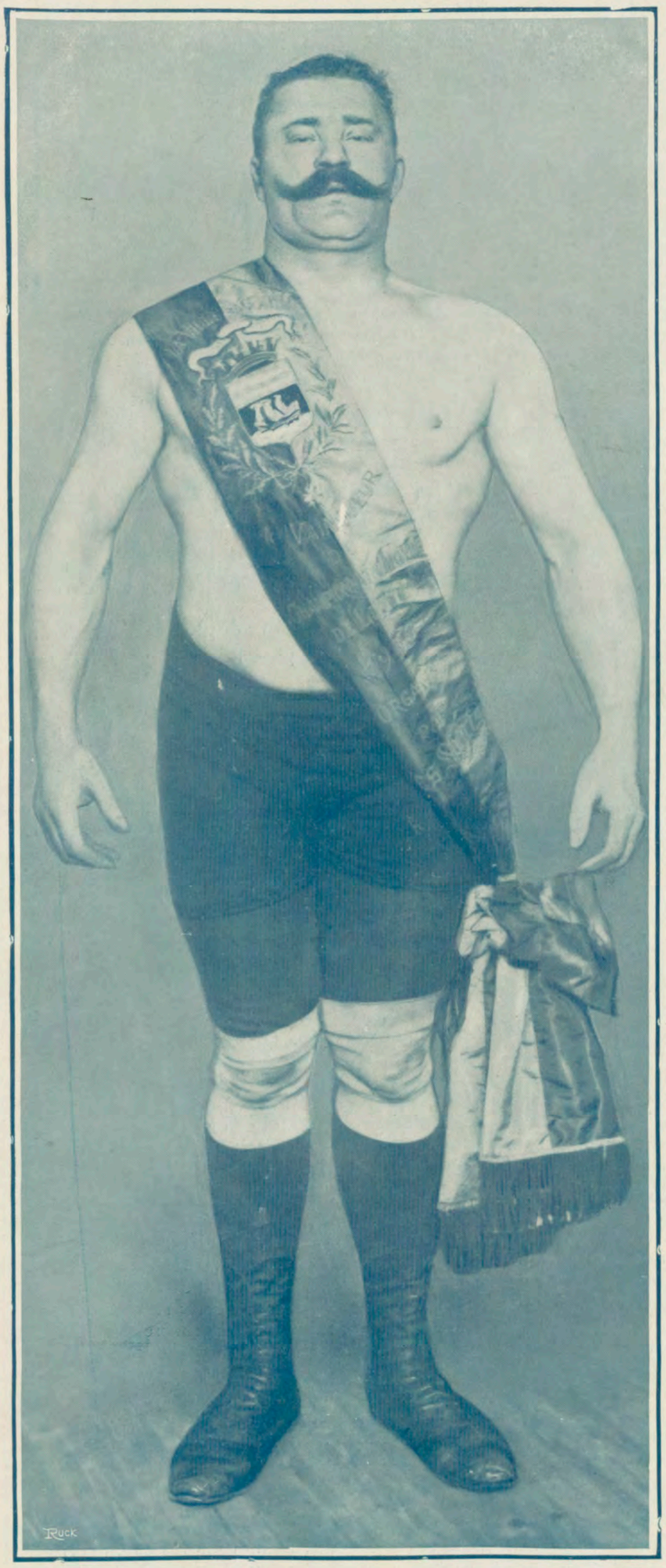


Supplément à la Vie au Grand Air du numéro 380

HEMERY

Le Championnat du Monde de lutte ⸗ Iwan Padoubny

Padoubny triomphe de Petersson dans la finale du Championnat du Monde ⸗ La carrière de Padoubny ⸗ La rencontre ; le coup final ; le meilleur l'emporte ⸗ ⸗



Padoubny, Champion du Monde de lutte.

Le Championnat du Monde de lutte vient de se terminer par la victoire de Padoubny. Pétersen, l'ancien champion, s'est classé second. Les sportsmen doivent apprécier ce résultat, car c'est le meilleur homme qui l'a emporté.

Padoubny, le cosaque Zaporog, a donc triomphé sur cette même scène où il avait déjà paru, il y a deux ans, alors qu'il n'avait de la lutte que des principes extrêmement superficiels et en somme très rudimentaires. La carrière sportive du nouveau champion du monde est d'origine toute récente, et ce qu'il a appris de la lutte française, c'est un Français qui le lui a enseigné.

Il existe à Saint-Pétersbourg un club athlétique fondé et présidé par le comte de Ribeaupierre, et où professèrent successivement Pytlazinski, Hackenschmidt, et enfin Eugène de Paris. La lutte fut toujours, en effet, très en honneur dans ce club, qui forme des amateurs de tout premier ordre, comme Schmelling, pour ne citer que celui-là.

C'est là que Padoubny fit ses premières classes, sous la direction d'Eugène de Paris, qui avait été frappé par l'extraordinaire force musculaire du Cosaque. Padoubny fut un homme assez difficile à dresser à ses débuts. Il avait de la lutte un sentiment très primitif et naturel chez un inexercé, et tous ses efforts tendaient exclusivement à ceinturer son adversaire. S'il y réussissait l'étreinte était si puissante que l'homme enserré dans cette prise, était irrémédiablement tombé. Lorsque Padoubny se présenta pour la première fois en public à Paris, Eugène n'avait eu le temps de lui inculquer que des principes très sommaires de la lutte pratiquée en France.

Deux années d'étude et d'entraînement en ont fait un tout autre homme ; le résultat du Championnat du Monde vient de le démontrer.

Padoubny sait aujourd'hui très bien lutter et son habileté acquise, jointe à la qualité exceptionnelle de ses moyens physiques, en fait l'incontesté champion du monde.

Sa lutte avec Petersen pour le titre de Champion donna lieu sinon a l'une des plus belles rencontres du Championnat du Monde, tout au moins à la plus courue d'entre toutes.

Les deux hommes allèrent très peu au tapis, ils n'y allèrent pour ainsi dire pas. Ce futune lutte sagement conduite de part et d'autre ; les adversaires se travaillèrent debout. La rencontre, qui dura plus d'une heure, se serait encore prolongée si Pétersen n'en avait hâté la solution. Il convient de reconnaître qu'il lutta très courageusement, mais son grand tort fut cette tentative de rentrée en ceinture avant qui n'aboutit qu'à le faire aller au tapis sur les deux épaules. Padoubny la connaît, la ceinture avant, et la connaît même très bien, puisque — nous l'avons fait remarquer — elle constitua la première et unique manière du champion russe. Le coup était risqué sur un homme comme lui.

Incomplètement ceinturé, il riposta par une prise d'épaules, prise double et décisive qui mit fin à la lutte et décida du « tombé » de Petersen.

Ainsi se termina le plus intéressant de tous les championnats du monde de lutte, organisé par notre confrère les *Sports*, qui sut réunir le plus beau lot d'hommes qui jamais ait pris part à une épreuve publique.

Les résultats confirment l'opinion émise ici-même, il y a quelque temps, sur les lutteurs étrangers. Il semble qu'en France nous nous trouvions en présence non point d'une pénurie d'hommes, mais d'une tendance à voir diminuer sensiblement les lutteurs de tout premier ordre. Raoul le Boucher, bien que tombé aux Folies-Bergère, nous semble être le meilleur des lutteurs français. Derrière lui — si on en excepte Pons — nous ne trouvons guère qu'Aimable de la Calmette, Laurent le Baucairois, Cazeaux, Vervet, et après...

Le temps n'est plus des Félix Bernard, des Pietro Dalmatto. L'invasion étrangère sera de plus en plus menaçante.

Les places d'honneur dans le Championnat du Monde ont été prises par Beck Olsen, Laurent, Cazeaux, Anglio.

Beck Olsen occupe, à notre humble avis, la place exacte qu'il devait avoir dans le Championnat. Nous avions, dans la *Vie au Grand Air*, émis cette opinion qu'il ne nous paraissait pas avoir l'étoffe d'un champion du monde. Cette réflexion nous a valu quelques controverses et même deux ou trois lettres de sottises. Les événements ne font que confirmer cette opinion ; nous n'en tirerons aucune vanité.

FIORAVANTI.

Les automobiles des membres de la Commission sportive devant le château de Fontainebleau.
Les voitures sont rangées devant le Palais, avant le départ de la Commission qui va étudier l'itinéraire d'une épreuve automobile de vitesse destinée à être disputée dans le cours de l'année prochaine.

LE CIRCUIT DE FONTAINEBLEAU

Un circuit pour le grand prix de l'A. C. F. — Dans la forêt de Fontainebleau — 85 kilomètres de belle route — Pas de neutralisations.

Nous disions dans notre dernier numéro que le Comité de l'Automobile Club de France avait décidé le principe d'une épreuve de vitesse pour 1906, et chargé la commission sportive de l'organisation de cette épreuve. Nous ajoutions que notre collaborateur Tampier avait étudié aux environs de Paris un circuit qui avait toutes les chances d'être adopté. C'est dans la forêt de Fontainebleau, sur les routes larges et dures que connaissent tous les touristes, que se déroule ce circuit, qui mesure 85 kilomètres qui seraient à couvrir six fois. Il affecte la forme d'un trèfle à trois feuilles dont Fontainebleau forme le centre.

Le Parcours. Quoique rien n'ait encore été décidé au point de vue du départ, il est probable que celui-ci serait donné au rond-point de l'Obélisque, sur la vaste place qui se trouve à la sortie de Fontainebleau où diverses tribunes circulaires pourraient être élevées. De là, les coureurs contourneraient Fontainebleau par le boulevard Circulaire pour prendre la route de Melun par la Croix d'Augas, la Croix de Viry, la Table du Roi. Là, deux routes sont proposées : l'une se dirige directement vers Chailly-en-Bière, rejoint, à la Glandée le tramway de Barbizon, qu'elle suit jusqu'à Chailly, où elle rejoint la route nationale de Paris à Lyon. L'autre se détache de la route de Melun, un peu plus loin que la précédente, passe par Farcy, le château de Fortoiseau, où l'on tourne à droite, longe le château des Vives-Eaux, qu'illustra Mme Humbert, et rejoint la route nationale Paris-Lyon à Pringy, où l'on vire à gauche, pour retrouver la première route à Chailly. Cette variante éviterait la route assez étroite qui longe le tramway, mais nécessiterait un dépavement sur environ 2 kilomètres. La route rentre alors en forêt et, par le Bois Préau, les hauteurs de la Solle et la Croix du Grand-Veneur, aboutit sur le boulevard Circulaire, au carrefour de Paris.

Ici commence la seconde boucle.

Immédiatement à droite se détache la route d'Arbonne, qui passe à deux pas des célèbres gorges de Franchard et que l'on suit jusqu'à ce village, où l'on tourne à gauche pour se diriger vers Achères, en gravissant la côte sinueuse du Mont Rouget dans un paysage des plus pittoresques, au milieu d'éboulements chaotiques de rochers énormes. La route sort alors pendant quelques kilomètres de la forêt, traverse Achères, où elle tourne à droite, Ury, rentre en forêt aux Temps-Perdu, passe à la Croix de Souvray, devant les Rochers des Demoiselles, traverse le Polygone, et aboutit à nouveau au carrefour de l'Obélisque.

Reste la troisième feuille du trèfle. Elle est constituée par la route Nemours jusqu'à la Croix de Saint-Hérem, qu'illustra la rencontre de Napoléon Ier et du pape Pie VII, il y a un peu plus d'un siècle (24 novembre 1804), la route Ronde à gauche qui traverse la gorge du Loup et le carrefour du Grand Maître, jusqu'à la croix de Montmorin et enfin, à partir de ce carrefour, la route de Moret à gauche, superbe ligne droite de 5 kilomètres sur une route large de 22 mètres qui rejoint le point de départ au carrefour de l'Obélisque.

Il y a là 85 kilomètres — et 91, si l'on adopte la variante par Pringy — de routes magnifiques, larges sur la plus grande partie du parcours et qui pourraient facilement, sur le reste, être élargies en rendant carrossables les bas côtés sablonneux.

Dimanche dernier, la commission sportive de l'A. C. F. a parcouru le circuit. Il y avait là, outre les membres de la commission, MM. Giraud, baron de Turckhein, Huillier, Brasier, baron de Knyff, Quinones de Léon ; quelques coureurs, comme de La Touloubre, Le Blon, Duray ; des journalistes comme Faroux, Bourreau, notre collaborateur Tampier, Vogt, etc. Je crois pouvoir affirmer que la presque unanimité est, en principe, favorable.

Les avantages du circuit Pour ma part j'ai parcouru deux fois le circuit, une première fois vendredi avec Chanliaud dans une 40 chevaux Serpollet, mise gracieusement à la disposition de la *Vie au Grand Air* par l'eminent constructeur, et la seconde fois dimanche. Je ne crois pas qu'il soit possible de trouver en France un circuit de cette dimension, composé de bonnes routes, avec aussi peu d'agglomerations et sans passages à niveau. La proximité de Paris le rend très facile pour les constructeurs et plus encore pour les curieux, diminue les frais de tous et rend le service de police par les troupes plus pratique. Enfin, ce qui n'est pas à dédaigner, il sera possible d'y faire de grosses receties qui viendront en déduction des frais toujours considérables qu'exige une telle entreprise ou qui permettront d'offrir aux vainqueurs des prix qu'ils auront bien mérités.

MARCEL VIOLLETTE.

Opinion de M. Tampier Voici d'ailleurs l'opinion autorisée de M. Tampier au sujet de ce circuit :

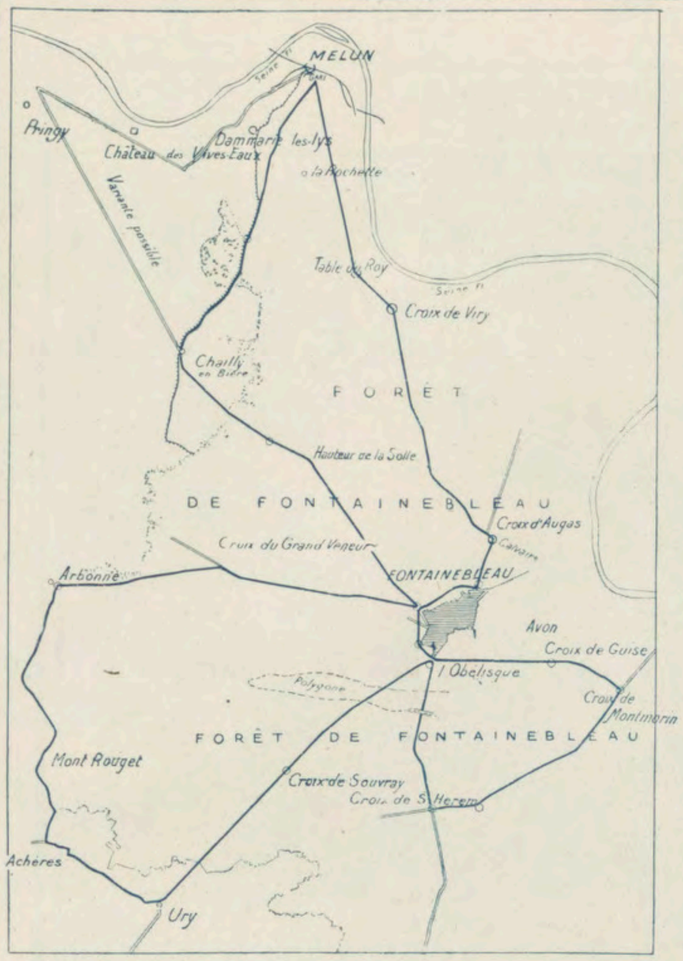
« Un des principaux avantages de ce circuit qui, en somme, ne contient qu'une douzaine de kilomètres de route un peu sinueuse et moins large que les autres, est surtout celui d'éviter les neutralisations, et je crois que cet avantage est de tout premier ordre, car il évite ainsi toute chance d'erreur possible, donne des résultats immédiats et permet aux spectateurs de suivre la course avec un intérêt beaucoup plus grand. Il est évident que l'on peut trouver des circuits plus longs et plus accidentés, mais je doute qu'ils offrent les mêmes facilités et je n'en vois aucun, dans tous ceux qui sont jusqu'à présent offerts, qui puisse lui être préféré.

Il est évident que ce n'est pas un autodrome et qu'il y existe des virages difficiles, mais ce serait vraiment trop de chance de trouver 90 kilomètres de route n'offrant aucun mauvais virage, possédant des côtes de plusieurs kilomètres et ne traversant ni agglomérations, ni passages à niveau. Dans tous les cas, je crois que dans ce circuit le 100 de moyenne serait facilement atteint, sinon dépassé. »

Ruck

Supplément à la Vie au Grand Air du numéro 380

PETIT-BRETON



La carte du nouvel itinéraire.
Le circuit projeté contournerait en quelque sorte la forêt de Fontainebleau.

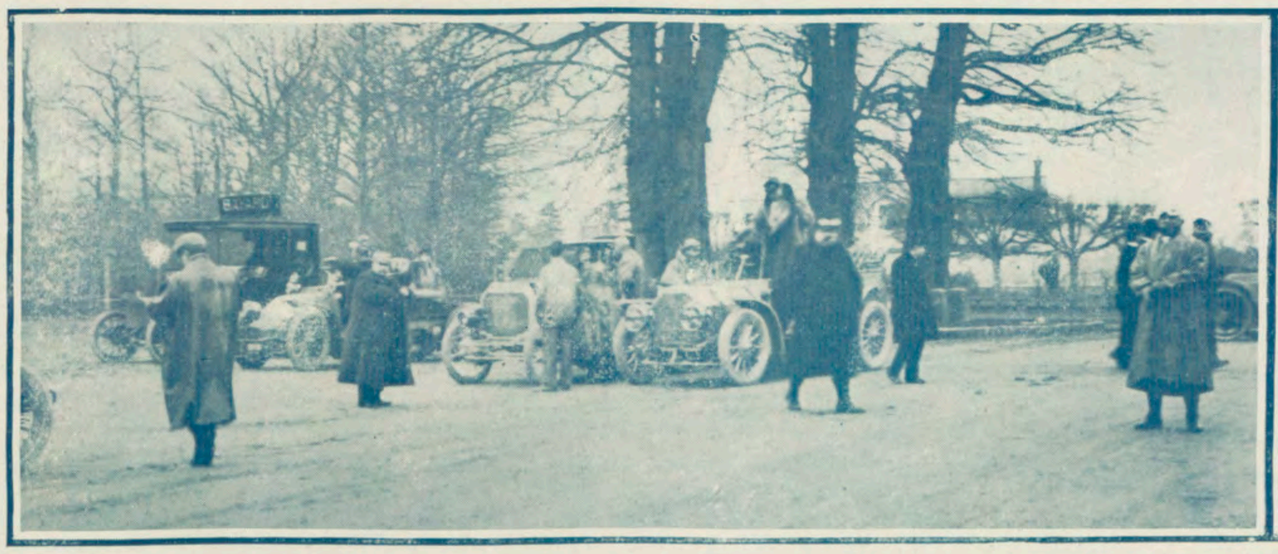
Les lacets de la côte du Mont-Rouget.
Dans le fond, les rochers du Bois-Rond. Du haut de cet éboulis on aperçoit la route à plusieurs kilomètres.

Le virage à Melun.
A gauche, la route venant de Fontainebleau, à droite, celle se dirigeant vers Chailly.

La croix du Grand-Veneur.

Située au milieu d'une ligne droite, cette croix occupe le centre d'un carrefour suffisamment vaste pour que les coureurs puissent l'éviter sans avoir besoin de ralentir.

A la sortie d'Arbonne.
A droite, route de Milly, à gauche, route de la course vers Achères.



Les membres de la Commission sportive à la Table du Roi.

La traversée de Chailly.

La méthode de pole jumping des Américains.

Le pole jumper (sauteur à la perche) américain, empoigne la perche très bas et passe en arc de cercle par-dessus la barre en retombant face à celle-ci. Mac Langhan, le champion américain, saute ici 3 m. 67 (Record : Gonder 3 m. 74).

LE SAUT A LA PERCHE

La méthode américaine & La façon de sauter de Gonder.
Gonder pourrait améliorer son record

Le saut à la perche est un des sports qui séduisent le plus le public, quand il est pratiqué par un athlète de valeur. On sait aussi qu'il est, avec le lancement du disque, où excelle notre champion Eynard, l'un des deux sports pour lesquels nous détenons le record du monde. Gonder a en effet franchi 3 m. 74.

Quoique nous détenions le record, il n'est pas absolument certain que nos athlètes aient adopté la meilleure manière de sauter. Il suffit, pour s'en rendre compte, de comparer les deux photos de Mac Laughan et de Gonder. Nos lecteurs savent comment se pratique le saut à la perche. Le sauteur tient à la main une perche en bambou, ou en bois dur, longue de quatre à cinq mètres, et de cinq à six centimètres de diamètre, terminée par une pointe de fer. Il court vers la barre; arrivé devant celle-ci, il pique sa perche dans un bloc de chêne disposé à cet effet au milieu des poteaux et s'enlève.

Or, tandis qu'en France, les sauteurs prennent la perche sensiblement à la place qui représente la hauteur à sauter, les Américains la saisissent plus bas. Lorsque la perche est verticale, une poussée de bras et un coup de reins font décrire au sauteur un arc de cercle au-dessus de la barre face à laquelle il retombe, tandis que Gonder la frôle de dos. On peut voir par notre photographie que notre champion passe bien au dessus de la barre, tandis que le recordman américain, sautant à 3 m. 67, la rase littéralement. En adoptant cette méthode, Gonder pourrait ajouter plusieurs centimètres à son record.

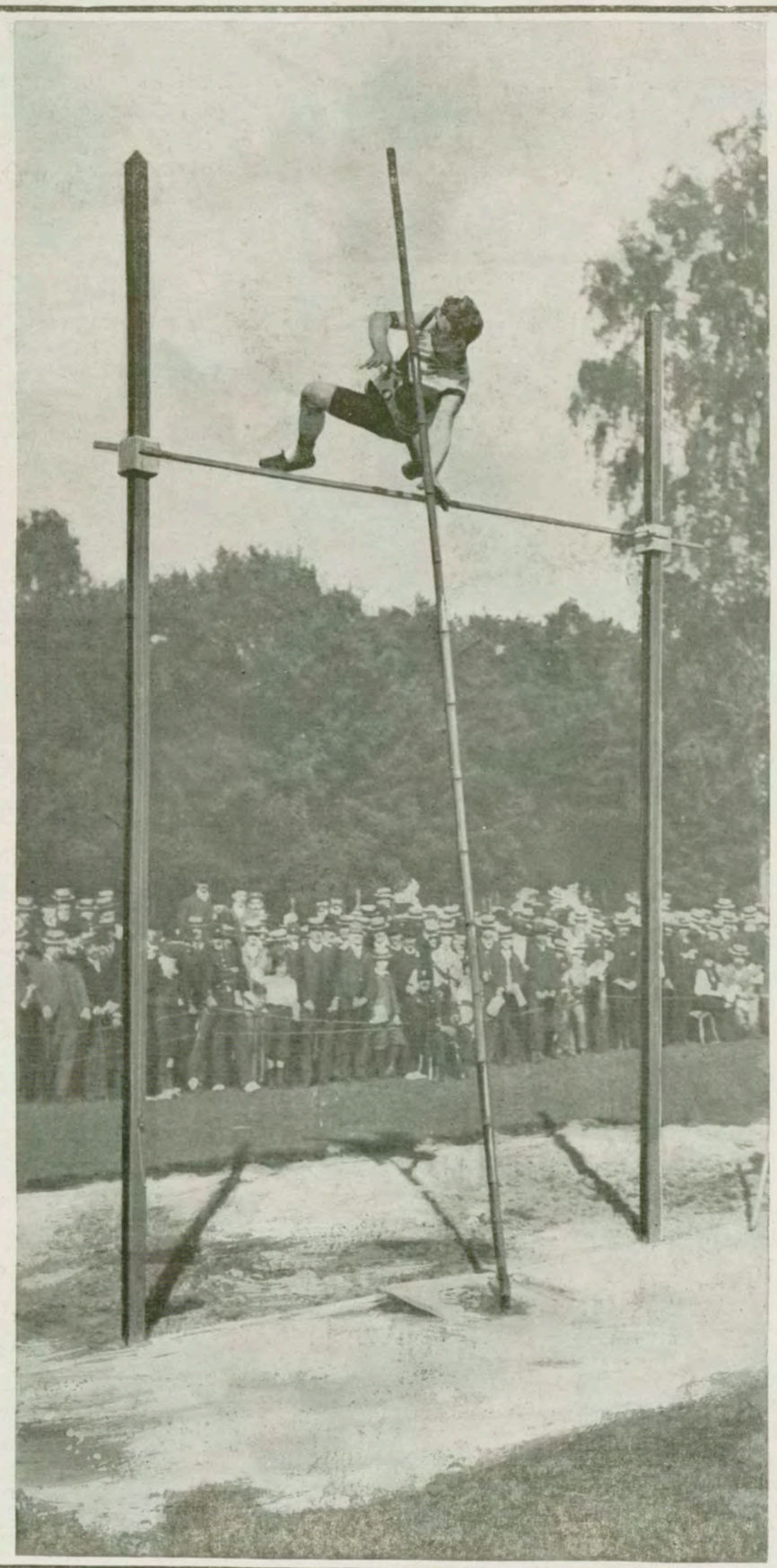
Le recordman du monde n'est pas sans connaître la méthode américaine. Cela est tout au moins vraisemblable. Dans le cas où il n'aurait pas été à même de l'étudier, qu'il se rapporte à nos photographies et qu'il essaie la méthode de Mac Laughan ; le résultat serait curieux à connaître.

On raconte que certains acrobates, une fois la perche en l'air, y grimpent à la force des bras, tel un singe. Peut-être est-ce une légende ; en tout cas, le règlement a prévu le cas, en interdisant de déplacer plus d'une fois chaque main après le moment où l'on s'enlève.

A. KLINGELHOFER.

Première phase

Gonder saisit la perche très haut, ce qui l'oblige à un effort très considérable et à prendre en courant beaucoup plus d'élan.



Deuxième phase

LA MANIÈRE DE SAUTER DE GONDER.

Ayant empoigné la perche très haut, Gonder passe très au-dessus de la barre ; de cette façon il saute en réalité plus de la hauteur du record.

Troisième phase

Le dernier temps du saut : Gonder retombe, non pas face à la barre comme les sauteurs américains, mais dos à la barre.

LA VIE AU GRAND AIR AU SALON DE L'AUTOMOBILE

La Vie au Grand Air

M. R. Darzens M. P. L. M. de Knyff. M. Brasier. Barod de Zuylen. M. Ballif. M. Serpollet. M. Rives. M. Girardot. M. Charron. M. Tampier. Mme du Gast. M. Henri Fournier. Marquis de Dion.

L'OMNIBUS AUTOMOBILE DE LA « VIE AU GRAND AIR ».

L'omnibus de la VIE AU GRAND AIR est bien l'omnibus " up to date " par excellence : Au volant, notre directeur, M. Pierre Lafitte, qui pilote à travers le sport les personnalités les plus en vue du monde de l'automobile. De gauche à droite, sur l'impériale : MM. le chevalier de Knyff, Brasier, le baron de Zuylen, Ballif, Serpollet, Rives, Girardot ; Charron, en haut de l'escalier ; derrière lui, Mme du Gast ; enfin, se préparant à monter, MM. Darracq et de Dion. Notre collaborateur Tampier, tenant le rôle de conducteur, sonne au compteur les places occupées. A gauche un des chroniqueurs sportifs les plus connus de la presse quotidienne, que le spectacle intéresse vivement, prend des notes.

UNE CHASSE AU RENARD EN ANGLETERRE

Les renards que l'on chasse en Angleterre sont achetés dans des élevages. — Le renard est-il un animal de vénerie? — Un sport qui va disparaître. —

Le rendez-vous au château.
Les chasses au renard, en Angleterre, sont toujours l'occasion de brillantes et très mondaines réunions.

Plus heureux que mon vieil ami, le comte de Chabot, ce veneur émérite qui manqua une fameuse chasse au renard que devait offrir en son honneur, à Badmington, le duc de Beaufort je fus convié l'autre semaine à un fox hound dans le Somersetshire.

Certes, une chasse au renard — même dans ce pays — ne vaut pas le moindre laisser-courre de France. Le renard — quoi qu'on en dise — n'est pas et ne sera jamais un animal de vénerie parce que, habitant sous terre et ne pensant qu'à se terrer quand il est chassé depuis quelque temps. On ne peut pas considérer sa chasse comme étant de la vénerie, puisqu'il peut se soustraire à la poursuite et vous échapper sans qu'il y ait faute des chiens ou des hommes.

Du reste, la plupart des renards que l'on chasse en Angleterre — à courre s'entend — sont des renards de boîte, achetés dans des élevages et cachés quelques instants avant le découpler. Et le renard exhale une si mauvaise odeur que tous les chiens, surtout les plus mauvais, peuvent le chasser sans perdre la voie.

domaniales; en Angleterre, les fervents du fox hunting sont logés à la même enseigne.

« Depuis cinquante ans que je pratique la chasse au renard, me disait le master of hounds, je ne puis m'empêcher de dire que mes meilleurs jours de chasse furent ceux qui remontent au temps où les fils de fer barbés n'avaient pas encore été inventés. Dans ce temps-là, avec un bon cheval, ou même un mauvais, on savait qu'il n'y avait pas de piège capable de lacérer ou de détériorer les sauteurs les plus aventureux; on n'avait pas à craindre avec une bête qui refusait l'obstacle, de faire un plongeon sur ce maudit piège placé au milieu d'une haie, et impossible à voir. On pouvait alors sauter une haie ou non; mais c'était par « frousse » ou bien que la bête n'était pas à « la hauteur de la tâche qu'on lui demandait. »

Le fait est que la chasse au renard devient de plus en plus difficile à pratiquer aujourd'hui; les plus hardis cavaliers hésitent à courir au-devant d'un danger presque certain, tandis que les « pousseurs » se contentent de l'excuse du fil barbé qui garde

Avant le départ.
Master of hounds et sa meute.

Le départ.
Les veneurs suivent la meute qui va au lieu du découpler.

Sur la piste.
Les chiens viennent d'être découplés et sont sur la piste du renard.

Le renard fait toujours le fort et ses ruses se bornent à des retours.

Le fox hunting est surtout un exercice d'équitation et un prétexte à de très mondaines et très brillantes réunions.

Si, en France, nos veneurs ont avec l'administration forestière de multiples ennuis, à cause des engrillagements dans les forêts

route, haies, barrières.

L'introduction de ces fils barbés ne fait qu'aller en augmentant en Angleterre, et la ruine de l'agriculture en est la cause dominante. Des centaines d'hectares ont été semés d'herbes, et la paille décroît naturellement en proportion. Aussi le bétail demeure-t-il davantage dans les

Supplément à la Vie au Grand Air du numéro 380

PAULUS

champs, puisqu'il y a moins de nourriture à lui donner dans les fermes. Ces dernières comprenaient aussi un plus fort contingent de travailleurs, la main-d'œuvre était payée d'un prix moins élevé. On en trouvait davantage prêts à faire la battue dans les haies et aux environs des mares. Aujourd'hui, non seulement ces mêmes travailleurs ne savent plus ce genre de labeur, mais ce nombre de ces paysans se trouve amoindri : on a besoin de leurs bras pour d'autres travaux plus pressants.

Les fils de fer barbés.
Les chasseurs sont obligés de passer les portes des champs, au lieu de franchir les haies qui, garnies de fils de fer barbés, causeraient des chutes graves.

Le fermier, de son côté, est forcé d'avoir recours à des procédés plus faciles et moins chers ; afin de diminuer ses frais il emploie pour la garde de son bétail ces fils de fer barbés qui lui évitent l'usage d'hommes jadis indispensables.

Dans les « shires » et les régions où le bétail est mis en pâturage dans des champs bien bordés de haies faites de houx ou d'épines, les animaux courent moins de chance de passer d'un champ dans un autre ; mais il n'en est pas de même dans certaines provinces du Royaume Uni, aux terres jadis labourables, où l'épine et le houx ne poussent pas, et où les coudriers et autres arbres épineux qui croissent en abondance, ne sauraient résister aux cornes du bétail et les empêcher de s'échapper ; or, durant les mois d'hiver, les animaux sont plus... voyageurs qu'en été, époque où ils trouvent l'herbe en quantité suffisante. Aussi les fermiers anglais cherchent-ils à protéger leurs champs par des fils de fer barbés, qui font que les prairies ressemblent à d'immenses cages à oiseaux.

Il y aurait un moyen d'empêcher cet envahissement du fil de fer qui menace le « hunting » ; ce serait que les chasseurs sportsmen ou cavaliers amateurs du saut d'obstacles offrent aux fermiers des clôtures de bois qui remplaceraient les fils barbés. Le coût n'en serait pas plus élevé et équivaudrait au prix que paient certains sportsmen pour la location d'une chasse ou d'une pêche pendant la saison.

Il y aurait peut-être un autre remède aussi efficace. Les maîtres d'équipage donnent leurs chasses surtout en hiver, et l'été ils désertent ces mêmes parages sans plus s'occuper des fermiers. Ils ont tort ; car les paysans se montreraient reconnaissants de cette attention et, y trouvant leur avantage, ils feraient leur possible pour faciliter les chasses en hiver. Cette négligence des veneurs anglais nuit également aux meutes, car il n'est guère agréable pour un fermier d'avoir de jeunes chiens courant de tous côtés dans les fermes et les prés lorsque le maître ne s'en occupe pas et ne commence à s'y intéresser qu'au moment des chasses.

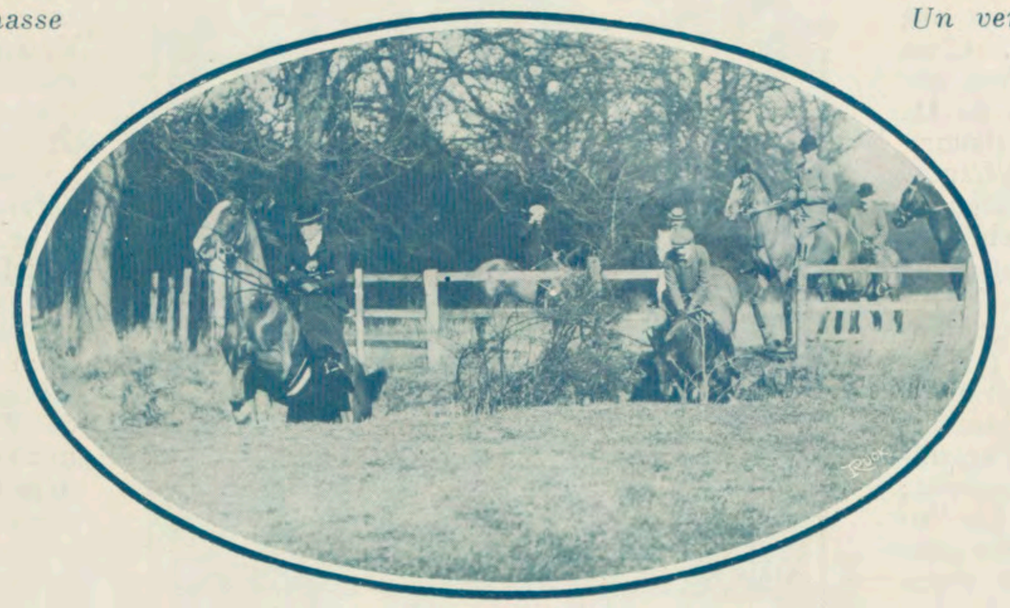
Voilà les observations qui m'ont été suggérées par mon déplacement de Christmas. Que nos voisins d'Angleterre y prennent garde, leur sport national « la chasse au renard » n'est plus ce qu'il était autrefois, il décline et un jour peut-être, il faudra qu'ils se déplacent et viennent en France pour chasser le renard, dans notre beau Midi.

Paul Mégnin.

Un défaut.
Les défauts sont rares dans la chasse au renard.

Le passage d'un gué.
Les gués seront bientôt les seuls obstacles dans une chasse au renard.

Piste perdue.
Un veneur, ayant perdu la chasse, interroge un paysan.



Le saut d'un obstacle artificiel.
Les maîtres d'équipage, pour conserver à la chasse au renard son cachet particulier, établissent sur les parcours présumés des obstacles artificiels.

L'ASSAUT DE L'ESCRIME FRANÇAISE

J. Boulenger Plommet Guérin G. Rouleau A. Rouleau Beauvois-Devaux Chevillard

LA LEÇON D'ARMES EXÉCUTÉE PAR MM. A. ET G ROULEAU

L'Escrime française organisait, samedi dernier, son vingt-quatrième assaut, qui fut très réussi. Le clou du programme était, sans contredit, la leçon d'armes qui fut donnée par Adolphe Rouleau à son frère Georges. Ces leçons d'armes prises en public, deviennent de plus en plus à la mode. Souhaitons, en tous cas, de les voir toujours exécutées par des escrimeurs modèles comme les frères Rouleau. N'oublions pas de signaler également au cours de la soirée de l'escrime française l'assaut très intéressant des maîtres C. Prévost et Rossignol.

Les ventes de Newmarket ⁂ Un cheval de 800 000 fr.

Les ventes de Newmarket laissent loin derrière elles les ventes de yearlings de Deauville. ⁂ On n'achète pas assez de poulinières. ⁂ Diamond Jubilee, le célèbre cheval du roi d'Angleterre. ⁂ Son pedigree et ses performances. ⁂ Il vient d'être acheté 800.000 francs par un riche éleveur argentin. ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂ ⁂

Nous n'avons, en France, aucune vente de chevaux de pur sang semblable à celles des « journées de Newmarket », qui laissent loin derrière elles les ventes de yearlings de Deauville. Cette année, les enchères ont été particulièrement animées et nos éleveurs du continent ont fait d'excellentes acquisitions. C'est ainsi que M. de Saint-Alary s'est fait adjuger — par l'intermédiaire de M. Chéri Halbronn, — l'étalon Delaunay par Fortunio et Pet pour 196.875 francs. Les poulinières en général n'atteignent pas des prix très élevés ; il y a chez les éleveurs français une mauvaise tendance au sujet des poulinières ; et c'est de leur part une grave erreur. En élevage l'influence de la mère est énorme ; il est vrai de dire aussi, qu'un étalon payé très cher saillit de nombreuses juments à un prix élevé et qui permet à l'acquéreur de faire un excellent placement ; les exemples en sont nombreux. Un éleveur de Belgique des plus sympathiques, M. Brugman, n'a pas hésité à payer 118.125 francs une poulinière, Roquebrune, par Saint-Simon et Sainte-Marguerite et saillie par Sainfoin.

M. Corbière, le jeune éleveur de Nonant-le-Pin, dont le stud s'affirme chaque année, a payé 16.275 francs une poulinière, Dogmatic, par St-Simon et Dogma — quelle belle origine! — et saillie par Sainfoin et une fille de Orme et For Ever Forrmby a été adjugée à M. Chéri Halbronn 18.375 francs. Mais le coup de marteau sensationnel de Newmarket a été donné dans l'intimité : un éleveur argentin, M. Ignacio Correas a en effet acheté — à l'amiable — au prix de 30.000 guinées (787.500 francs) le propre frère de Persimonn et de Florizel II, l'étalon du haras royal Diamond Jubilee, fils de Saint Simon et de Perdita II, qui par son père a le sang de Galopin, de Flying Duchess, de Flying Dutchmann, de Mérope et de King Tom et par sa mère le sang de Hampton, de Hampton, de Lord Clifden, de Y. Melbourne. On peut même remarquer que jusqu'à la quatrième génération, on ne retrouve aucun même ascendant mâle ou femelle.

Diamond Jubilee est né en 1897.

Vainqueur des Newmarket Stakes, des Deux Mille Guinées, du Derby d'Epsom, du Saint Léger, de Doncaster, gagnant aussi des Eclipse Stakes, soit au total 30.000 livres sterling environ, le

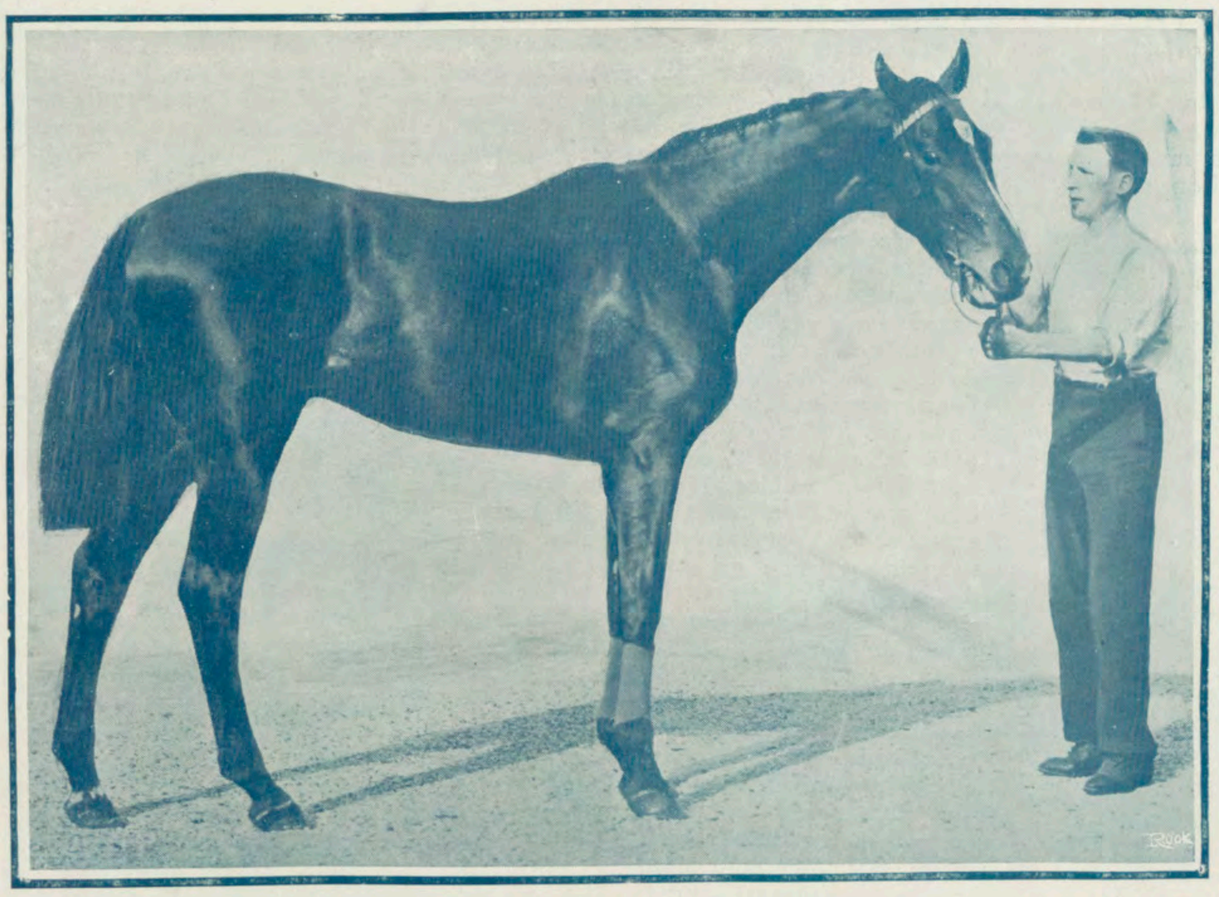
Aux ventes de Newmarket.
M. Gilpin, propriétaire et éleveur de Delaunay.

Delaunay.

Delaunay, par Fortunio et Pet, que M. de Saint-Alary vient d'acheter pour la somme de 196.875 francs.

fils de Saint Simon s'annonce, à l'exemple de ses deux frères, comme un étalon de grand ordre : ses premiers produits, âgés de 2 ans seulement, se sont déjà fait remarquer sur le turf anglais et on compte parmi eux de bons gagnants et des chevaux qui donnent des promesses pour l'avenir.

Diamond Jubilee restera en station au haras de Sandringham jusqu'au 1er juillet 1906 pour servir, au prix de 300 guinées (7.875 francs), une vingtaine de poulinières appartenant à de grands propriétaires anglais et français, sans compter celles du roi. Dirigé ensuite sur Buenos-Ayres, il sera le premier sultan du haras de Las Ortigas, où actuellement 65 juments de classe sont déjà réunies autour de l'étalon Neapolis, le Saint Simon de l'élevage argentin.



Diamond Jubilee.

Diamond Jubilee, par Saint-Simon et Perdita II, appartenant à S. M. le roi d'Angleterre et venant d'être achetée 787.500 francs par M. Ignacio Correas.

Diamond Jubilee sera dans l'Argentine le premier étalon... public, car les haras étant extrêmement éloignés les uns des autres, les chevaux ne voyagent guère; déjà des éleveurs argentins ont retenu au prix de 10.000 francs des saillies de Diamond Jubilee.

M. Correas a fait, par l'achat de ce royal étalon une affaire aussi bonne que celle que fit M. Edmond Blanc en payant Flyinx Fox un million ; en effet la valeur des allocations des épreuves en Argentine a été très élevée, et comme les produits de Neapolis ont gagné 5 millions, il se pourrait bien que les

L'acheteur de Diamon d Jubilee.

M. Ignacio Correas, grand éleveur de pur sang de la République Argentine, qui vient d'acheter Diamond Jubilee pour près de 800.000 francs.

produits de Diamond Jubilee gagnassent 10 millions, ce qui serait un record.

Il s'établit du reste, entre les éleveurs de l'ancien et du nouveau monde, un courant de sympathie intéressant à noter. Deux de nos principaux propriétaires éleveurs, M. Caillault qui, associé à M. de Pourtalès, possède un haras qui s'est affirmé cette année tout particulièrement, et le baron Foy, vont dans quelques jours quitter la France pour un voyage de deux ou trois mois en Argentine; ils vont assister aux grandes épreuves de la saison et visiter les haras argentins. Qui sait ? un jour peut-être les Messageries maritimes organiseront des transatlantiques de luxe pour le déplacement de l'Argentine. Et, comme le pari mutuel n'existe pas au meeting de Buenos-Ayres, MM. les bookmakers pourront là-bas exercer librement le pari au livre.

FRANC PICARD.

L'essai d'un but.
L'équipe qui vient de marquer un essai cherche à le transformer en but, comme font nos joueurs de rugby.

LE FOOTBALL AMÉRICAIN

L'accident du jeune Roosevelt a attiré l'attention sur le rugby américain ⸗ Le président des Etats-Unis demande qu'on en modifie les règles ⸗ En quoi elles diffèrent du rugby et de l'association ⸗ Tactique et combinaisons

Le football américain nous est devenu familier depuis que le Président Roosevelt a signalé ses excès. On en parle beaucoup : on le connaît moins. En réalité, c'est un très beau jeu, déformé comme il arrive à presque tous les jeux, par la frénésie de ceux qui le pratiquent, profitant de règles parfois imprécises. Les statistiques lugubres et un peu exagérées dont il fut l'objet ont retardé l'importation en France des jeux anglais de rugby et d'association, avec lesquels il n'a, pour ainsi dire, aucun point commun.

Le football américain se joue avec un ballon ovale, que l'on a le droit de porter à la main, comme dans le rugby anglais. Les parties sont disputées entre deux équipes comprenant onze joueurs.

Le terrain, rectangulaire, mesure 150 yards de long sur 70 de large. Tous les 5 yards, il est partagé par une ligne parallèle à la ligne de but.

L'objet du jeu est le même que celui du rugby : prendre le ballon et lui faire toucher terre derrière la ligne de buts adverse, ce qui donne l'avantage d'essayer un coup de pied de but. Il y a donc, comme dans le rugby des essais et des buts. L'essai « touch down » compte 5 points ; le but, 1 point. Cette proportion correspond assez bien à la difficulté que présente à obtenir l'un et l'autre avantage.

On peut également obtenir des points en réussissant un but sur coup franc.

Les moyens employés pour gagner du terrain sont les mêmes que ceux du rugby anglais. On peut, soit courir en portant le ballon, soit l'envoyer au loin d'un coup de pied. Mais nous verrons que l'application de ces deux procédés diffère de celle que nous avons appris à connaître.

A l'entraînement.
Une façon correcte de se laisser tomber.

Disposition de l'équipe. Les onze joueurs se répartissent ainsi dans chaque équipe : 7 avants, 2 half backs, 1 quarter back, 1 full back ou arrière. Le quarter back et les half backs constituent à peu près ce que nous appelons en rugby une ligne de trois quarts. Quant aux avants, ils sont eux-mêmes désignés individuellement selon leur rôle. Ils ont en effet leur place marquée, qu'ils ne devront pas quitter au cours de la partie : autour du « centre, » ou avant du milieu, généralement le capitaine, se groupent les deux « guards » de droite et de gauche (right, left guard), les deux « plaqueurs » de droite et de gauche (right, left tackle), enfin les deux ailes (right, left end).

Au moment du coup d'envoi les deux équipes sont placées de manière différente : celle qui donne le coup de pied, sur une seule ligne ; l'autre, « couvrant » aussi bien que possible le terrain. Dès qu'un homme de cette dernière équipe a, sur le coup d'envoi, reçu le ballon, il court en l'emportant vers les buts adverses. Il est bientôt arrêté, chaque homme d'une équipe étant soigneusement « marqué » pendant toute la partie, par l'homme occupant la place correspondante dans l'autre équipe.

Or, il faut qu'au bout de trois « plaquages » successifs, faisant tomber les hommes à terre, l'équipe de ceux-ci ait gagné un down, c'est-à-dire soit passée d'une division du terrain à l'autre. L'arbitre déclare alors : « First down ; five yards to gain. » Et la même équipe garde le ballon.

Si elle n'a pas réussi à gagner cinq yards en trois « tombées à terre », elle doit céder le ballon à l'équipe adverse, en le lui envoyant d'un coup de pied ou en le lui donnant pour une mêlée. Pour faire une mêlée, une « line up », les sept avants se rangent en ligne en face des sept adversaires. Le « centre » de l'équipe qui a le ballon le passe alors entre ses jambes, au quarter-back, le joueur le plus rapide de l'équipe chargé de faire gagner du terrain à celle-ci, chaque fois qu'il en aura l'occasion. C'est pour faire naître cette occasion que le capitaine de l'équipe attaquante indique à ses hommes, à chaque mê-

A l'entraînement.
Bonne position pour partir avec la balle.

Le nouveau stade de l'Université de Harvard.
Sur un long coup de pied, les lignes de l'équipe attaquante se précipitent pour empêcher celles de l'équipe défendante de charger avec le ballon et de gagner une division du terrain avant qu'un de leurs hommes ait été précipité trois fois à terre.

lée, une de ces combinaisons numériques qui donnent à ce foot-ball un caractère particulier de jeu scientifique.

Chaque homme porte sur le dos un numéro. Chaque partie du terrain est désignée elle-même par un chiffre que tous les joueurs doivent connaître. Avant de donner le ballon au quarter back, le capitaine imagine une combinaison et crie un nombre. Ce dernier indique aux hommes quel équipier devra recevoir le ballon du quarter back et vers quel endroit du terrain il lui faudra courir. Naturellement les nombres ainsi proclamés sont souvent conventionnels : dans le procédé le plus généralement employé, le premier chiffre désigne le joueur, les deux suivants l'endroit du terrain où il devra se rendre : le dernier chiffre est destiné à dérouter l'adversaire.

Ces combinaisons, calculées avec minutie donnent au jeu un grand intérêt de précision. Elles passionnent les spectateurs américains et leur inspirent pour les capitaines qui les ont imaginées plus ou moins de considération, selon leur valeur... ou leur réussite. Nous ne pourrions les citer toutes. Une des plus jolies est celle qui consiste à dérouter l'adversaire par deux feintes, une attaque simulée du demi de gauche et une autre du demi de droite jusqu'au moment où, toute l'équipe adverse s'étant déplacée vers un même côté du terrain, le quater back ayant le champ libre, n'a plus qu'à courir droit devant lui.

Un joueur sous les armes.
Pour se protéger contre les coups, les joueurs ont adopté peu à peu un véritable armement, dont l'aspect rappelle celui de la cuirasse de nos chevaliers du moyen âge.

Mais il ne faudrait pas croire, sur la foi de cet exposé théorique, que le spectacle du foot-ball américain soit composé de longues courses et de jolies passes comme celui de notre rugby. Dans la pratique, les passes sont rares et les courses brèves. Les adversaires se « marquent » à tel point que les unes et les autres sont d'une grande difficulté d'exécution.

Un joueur en possession du ballon se trouve immédiatement entouré d'adversaires qui veulent le lui ravir et de ses camarades qui viennent le protéger. C'est le début d'une de ces rencontres collectives et indescriptibles qui ont fait au football américain une fâcheuse réputation.

A vrai dire, seul l'homme qui porte le ballon, peut être « plaqué », dans quelque circonstance que ce soit. Cette remarque, contraire à ce qu'on affirme d'ordinaire, a son importance. Mais les règles du jeu permettent de « gêner » l'adversaire qui protège le porteur du ballon. C'est une regrettable extension de ce terme qui fait dégénérer certaines parties acharnées en mêlées sans nom.

Il arrive qu'un joueur, voyant tout passage fermé, se débarrasse du ballon d'un coup de pied. Il lancera le ballon assez loin et à une hauteur suffisante pour permettre à tous ses camarades d'arriver en même temps que le ballon sur l'adversaire qui le reçoit. Un effondrement terrible se produit, où les accidents graves ne sont pas rares. Les deux équipes y partici-

pent ; et il se trouve, mais c'est tout-à-fait incorrect, que les arrières viennent s'en mêler et « gêner » le mieux possible quelque adversaire inquiétant.

Les combinaisons consécutives à la « line up » donnent lieu aussi à des corps à corps, peu réglementaires, il faut l'affirmer. Dans l'attaque « en coin », le quarter back, porteur du ballon, court, protégé par cinq de ses camarades disposés en manière de V renversé. Seul le porteur peut être plaqué. Mais ses camarades peuvent être bousculés par les adversaires : ceux-ci en profitent avec une exubérance érigée par certains en tactique particulière.

On comprend, d'après cet exposé rapide, quel doit être l'aspect d'une telle partie. On n'y remarque pas de longues courses, de passes fréquentes, de beaux coups de pied. On y a la vision d'une mêlée confuse, de ce que nous appelons un « cafouillis » continuel. Mais il faut un tel effort athlétique pour gagner une division de 5 yards, une si grande ingéniosité de combinaisons pour avancer de quelques pas, que le spectateur initié se passionne vite à ce spectacle et s'étonne de tout autre.

Il arrive, très rarement, il est vrai, qu'un essai est fait sur une échappée, comme dans notre rugby. L'Américain ne comprend pas : il n'applaudit point cette prouesse, dans laquelle il ne voit qu'une inattention de l'adversaire. Il ne saurait s'enthousiasmer pour cette anomalie. Mais que « son » équipe réussisse à gagner 5 yards en cinq minutes, il hurlera de joie jusqu'à la frénésie. C'est dans l'effort patient et continu que ce peuple laborieux cherche et trouve ses triomphes.

Le président Roosevelt, M. Elliott et le boxeur Jeffries (qui l'eût cru ?) trois autorités dont l'opinion fait également sensation, ont condamné le football tel qu'il est pratiqué, en le déclarant indigne d'être joué par un gentleman. La caricature s'en mêle. Qu'adviendra-t-il de lui ?

Il semble bien difficile qu'on puisse enlever aux Américains ce spectacle qui les passionne. Si un football anglais devait cependant remplacer celui-ci, il est probable que seul le rugby, avec ses mêlées et ses « plaquages » plairait aux joueurs d'outre-Atlantique. Ils y excelleraient vite. Souhaitons qu'ils ne nous donnent pas leur football en échange. A en juger par ce qu'il est devenu, pratiqué par un peuple calme, on imagine quelle mêlée effroyable la nervosité française pourrait en faire.

M. Eliott, président de l'Université de Harvard, est un des critiques les plus acharnés du football actuel. On peut voir dans ses attaques quelque dépit de l'infériorité reconnue de son université à l'égard de celle de Yale. Cependant l'habitude qu'ont prise les joueurs de se cuirasser semble néanmoins lui donner raison. Un jeu qu'on ne peut pratiquer qu'avec des jambières, pantalon de cuir, casaque huilée, épaulières, protège-nez et protège-oreilles, n'est pas une distraction anodine.

Il est probable pourtant que, s'il était joué en toute loyauté, quelque imparfaites que soient ses règles à nos yeux, ce jeu scientifique, qui a sa beauté, pourrait être soutenu avec quelque raison.

FERNAND BIDAULT.

La mêlée ou line up.
Une mêlée, au début de laquelle le quarter back reçoit le signal d'une nouvelle combinaison.

L'élaboration d'une combinaison.
Les coaches (entraîneurs) indiquent aux joueurs une nouvelle formation pour donner le ballon au demi de gauche.

Une belle course.
A la suite d'une combinaison brillamment exécutée, un joueur réussit une charge un peu longue.

Vers l'essai.
Un joueur traversant les lignes adverses pour aller marquer un essai.

NOS ÉCHOS

Nos hors texte.

HEMERY

Le grand triomphateur de fin d'année, qui eut, comme Heath en 1904, la gloire de réussir le ouble event du Circuit des Ardennes et de la Coupe anderbilt. Après avoir fait son service dans la arine, Hémery entra comme mécanicien dans la aison Darracq, où il est toujours resté depuis. Grand, figure un peu maigre, avec une énorme chevelure isée de nègre, Hémery est à la fois très audacieux très adroit. Après s'être spécialisé dans la catégorie es voitures légères, où il détient encore tous les records, débute cette année sur les grosses voitures. Dans s éliminatoires de la Coupe Bennett il joua de éveine, mais il emporta haut la main le Circuit des rdennes. A Brescia, il fut classé quatrième, et, à la ite d'une discussion avec les chronométreurs, il fut spendu pour un an. Il était en Amérique pour la oupe Vanderbilt, quand cette suspension fut officiel- ment notifiée. L'Automobile-Club d'Italie décida de la faire dater que du lendemain de la course. Fort eureusement, car Hémery se classa premier. à minutes devant Heath. Depuis, d'ailleurs, à la suite on échange de lettres, la remise totale de la peine i a été accordée.

PETIT BRETON

Si l'on demande à un sportsman quelles sont les plus belles performances de l'année 1905, il répondra

La première réunion du Congrès international de tourisme qui s'est tenue le lundi 11 décembre, au Grand-Palais.

certainement les 18 kilom. 67 m. de Ragueneau et les 41 kilom. 110 m. de Petit Breton.

Ce sont bien, en effet, deux performances comparables, encore que la première ait été établie avec entraîneurs. Mais ceux-ci en course à pied, jouent un rôle tout à fait différent de celui qu'ils ont en cyclisme, ils font plutôt le pas qu'ils ne garantissent le record-man contre le vent contraire ou qu'ils ne le mettent à l'abri de la résistance de l'air. Il faut savoir ce qu'exige d'énergie, d'entêtement, un record comme celui de l'heure sans entraîneurs pour apprécier la valeur athlétique de l'homme qui a osé s'y attaquer et qui est parvenu à triompher.

PAULUS

Le doyen des nageurs français et probablement aussi le meilleur. Sa première victoire internationale remonte à 1887 ; il gagna à cette époque le Championnat International au Havre, sur 1.200 mètres, battant ses concurrents anglais. En 1893, il triompha de l'Anglais, A.-C. France 2.650 m. En 1898, dans le premier critérium de la natation, il se classa 3e, derrière Greasley et Strandring. C'est dans cette épreuve que les Français virent pour la première fois *l'over arm stroke*, pratiqué par les nageurs anglais. Paulus fut le premier à adopter la méthode de ses vainqueurs. Depuis, Paulus, qui est à la tête d'une importante maison de chapellerie s'était à peu près retiré des luttes officielles. Cette année, il tint à représenter nos couleurs dans la traversée de Paris. Il le fit d'ailleurs brillamment, triompha, battant tous ses adversaires, parmi lesquels Burgess, Holbein, Billington, Miss Kellermann et couvrant les 11 kil. 600 du parcours en 3 h. 29 m.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

En même temps que s'organisent des commissions pour enrayer la vitesse des automobiles, on voit oller sur les murs du Paris les affiches du Paris-Côte- d'Azur, qui nous offre de nous emporter au rivage en- hanteur avec une alléchante célérité.

Et ce contraste entre la vitesse défendue et la itesse permise fait naître en notre esprit le souvenir es luttes encore récentes où le pneu, sans entrave, tait vainqueur du rail et de son antique renommée.

Les derniers circuits ont été un triomphe, non seu- ement pour l'automobilisme en soi, mais encore our les automobiles comparées aux trains de che- ins de fer. Pas un de ces concours où la voiture n'ait attu la locomotive et la comparaison entre la vitesse ournie par les meilleurs coureurs et les trains les lus rapides est tout entière à l'avantage des premiers.

Par une coïncidence assez curieuse, le train le plus apide de France, qui est en même temps l'un des lus rapides du monde entier, fait tous les jours, lui ussi, son circuit. Le Paris-Calais et retour part de Paris à 9 h. 50 m. du matin arrive à 1 h. 10 m., change de machine et repart de Calais à 1 h. 15 m., puis rentre à Paris à 4 h. 45 m. Il accomplit ainsi en 6 h 55 m. un parcours de 596 kilomètres.

Que peut répondre le pneu, en présence de cette jolie performance du rail ?

Ceci : les huit premiers concurrents du Circuit des Ardennes, en 1904, en ont couvert les 600 kilomètres (1) :

Heath en 6 h. 30 m. ;
Teste en 6 h. 31 m. ;
Clément en 6 h. 34 m. ;
Rigolly en 6 h. m. 42 ;
Le Blon en 6 h. 54 m. ;
Duray en 6 h. 57 m. ;
H. Farman en 6 h. 57 m. ;
Gabriel en 6 h. 58 m.

Le Paris-Calais et retour est donc classé sixième (*dead-heat* avec Duray), battu par cinq coureurs qui lui rendaient 4 kilomètres et remportant sur Farman et Gabriel un léger avantage, qui disparaît si l'on tient compte des 4 kilomètres rendus.

Ce résultat splendide fut commenté alors par M. Georges Prade, dans la *Vie au Grand Air*, où déjà il s'écriait : « Le Pneu a vaincu le Rail. »

Mais que pourrait-il dire aujourd'hui ?

En 1905, dans le même Circuit des Ardennes, Tart couvre la distance en 6 h. 13 m. 37 s., battant ainsi de 41 minutes un train auquel il rend 4 kilomètres (1).

Que si l'on ergote sur les 5 minutes perdues par le train à Calais (il les perd à changer de machine, ce qui le ferait disqualifier en course), rendons-les-lui, il n'en mettra pas moins, chiffres et chronomètre en main, 6 h. 50 m. à faire son circuit, ce qui le met évidemment en bonne place, mais nullement à la première. Un seul train étranger couvre une longue distance en un temps relativement égal à celui du Paris-Calais : c'est le Pensylvania Limited, qui abat en 18 heures les 1.577 kilomètres qui séparent New-York de Chicago. Un simple calcul nous apprend qu'il lui faudra, pour couvrir 600 kilomètres à cette allure, 6 h. 50 m. Renvoyé, pour l'édification du lecteur, au classement du Circuit. Citons aussi, avant de quitter les trains de longue distance, le New-York Chicago (dit Train du XXe siècle), qui, mettant 12 h. 42 m. à couvrir 1.000 kilomètres, aurait besoin, pour en couvrir 600, de 7 h. 36 m. ; le Paris-Côte-d'Azur, un peu plus rapide, qui demanderait 7 h. 30 m... Ces trains ne sont même pas qualifiés pour concourir. Si nous étudions maintenant des distances plus courtes, nous verrons l'écart s'accentuer encore au profit de automobiles.

Sans oublier la belle performance de Raggio, qui, au Circuit de Brescia, couvrit 504 kilomètres en 4 h. 46 m. (1), tandis que le Pensylvania Limited (New-York à Chicago) met 6 heures pour en couvrir 520, revenons à notre Paris-Calais, considéré en l'une de ses fractions (l'aller) pour le comparer aux coureurs sur distance analogue :

Paris-Calais couvre 298 kilomètres en 3 h. 20 m. Lancia (1) à la Coupe Vanderbilt a fait 300 kilomètres en 2 h. 39 m. Examinons enfin les distances plus courtes encore. Le record des trains rapides est détenue par :

Le Philadelphie-Atlantic-City, qui couvre 111 kilomètres en 65 minutes ;

Le Paris-Saint-Quentin, qui couvre 154 kilomètres en 1 h. 35 m.

En face de ces vitesses, plaçons :

Rougier (1) (détenteur du record) qui, au Circuit des Ardennes, couvre 120 kilomètres en 64 minutes ;

Fabry, qui, au Circuit de Brescia, couvre 168 kilomètres en 1 h. 28 m.

Dans les deux cas, le coureur prend moins de temps pour couvrir une plus longue distance.

MIC HELIN.

(1) Les voitures des huit coureurs étaient munies de pneus Michelin.

(1) Sur pneus Michelin.

(1) Sur pneus Michelin.

Société Anonyme des Automobiles de la Buire

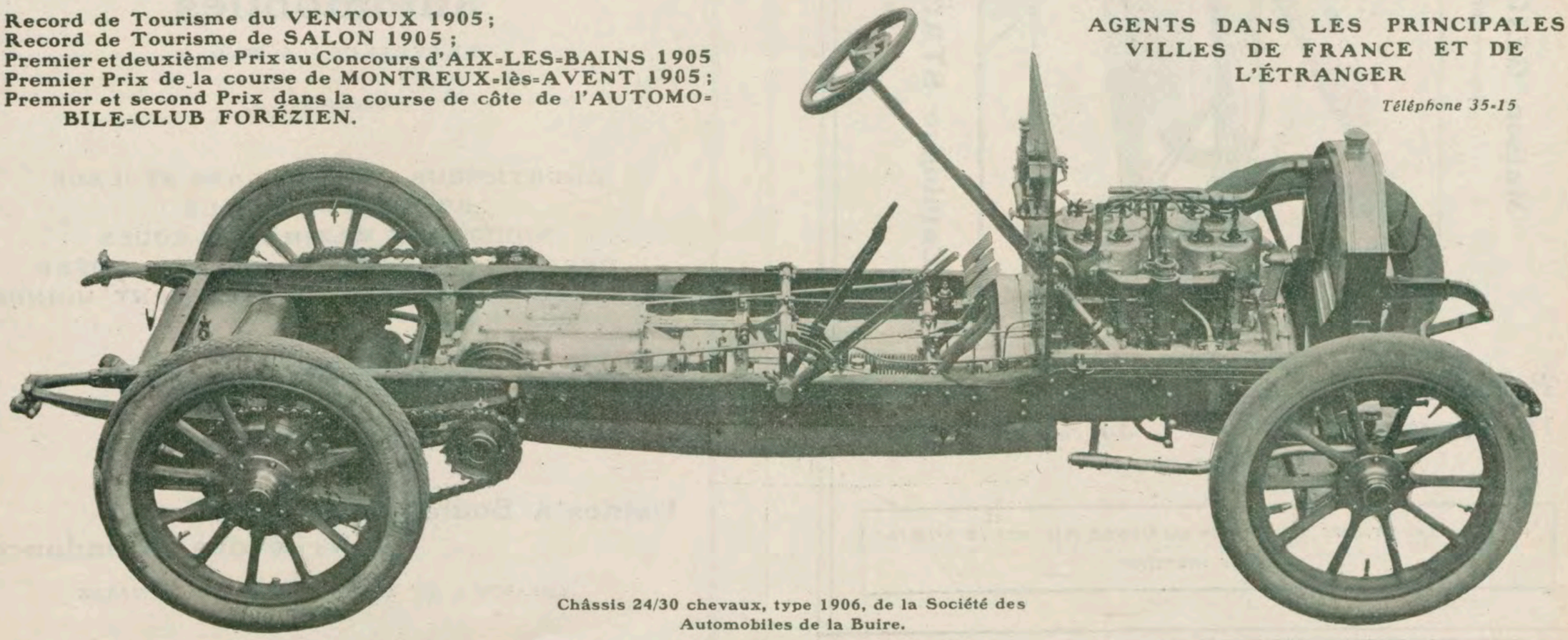
Place de la Bourse — *LYON*

Automobiles de 15, 24, 35 et 80 HP - Moteurs pour canots

Record de Tourisme du VENTOUX 1905 ;
Record de Tourisme de SALON 1905 ;
Premier et deuxième Prix au Concours d'AIX-LES-BAINS 1905
Premier Prix de la course de MONTREUX-lès-AVENT 1905 ;
Premier et second Prix dans la course de côte de l'AUTOMOBILE-CLUB FORÉZIEN.

AGENTS DANS LES PRINCIPALES VILLES DE FRANCE ET DE L'ÉTRANGER

Téléphone 35-15



Châssis 24/30 chevaux, type 1906, de la Société des Automobiles de la Buire.

STRÖM

Inventeur du Parapluie du Chauffeur

TAILLEUR BREVETÉ DU YACHT-CLUB DE FRANCE ET DES CLUBS AUTOMOBILES DE FRANCE ET DE L'ÉTRANGER

Aujourd'hui, Jour de Noël

donne à tous ceux qui naviguent, qui **AUTOCANOTENT**, qui **CANOTENT**, qui nagent ; donne au monde entier la

Nouvelle Invention

(Brevetée S. G. D. G.) de son

Oreiller-Ceinture de Sauvetage en plumes d'oiseaux combinées

AVEC SOUPAPE DE FORTUNE

Maison GEIGER réunie à STRÖM
Ancien établissement 71, Rue Richelieu

Catalogue STRÖM avec notice explicative
franco sur demande

PARIS
16, Chaussée d'Antin

NICE
33, Av. de la Gare

TÉLÉPHONE 250-18

NOTA. — *Les lecteurs de* **La Vie au Grand Air** *ont la primeur de cette invention*

P. RIGUAL

Lampe AURORE à 3 changements de couleur.
Hauteur : 85 centimètres.

SCULPTEUR STATUAIRE

11 et 13, rue des Arquebusiers
PARIS
Téléphone 246-41

SCULPTURE D'ART
BRONZE
FANTAISIES LUMINEUSES

Grand choix de cadeaux pour Noël et le Jour de l'An
à des prix très modérés.

BOITES A BIJOUX ✒ BOITES A GANTS ✒ COUPE-PAPIER ✒ CENDRIERS ✒ FLAMBEAUX ÉLECTRIQUES ✒ LAMPES ✒

BUSTE
offert en remboursement aux abonnés de la nouvelle Revue *Jeunesse !*

Hauteur : 18 cent.

Suspensions R.E.P.

pour Voitures et Voiturettes automobiles

BREVETÉES S. G. D. G.

AMORTISSEUR SIMPLE ✒ SANS RÉGLAGE
ROBUSTE ✒ DURABLE
ADHÉRENCE MAXIMA DES ROUES
DURÉE PROLONGÉE DES PNEUS D'ARRIÈRE
DÉRAPAGE RENDU TRÈS SENSIBLEMENT MOINDRE

Usines à Boulogne-sur-Seine
37, rue des Abondances

CATALOGUE ET DEVIS FRANCO SUR DEMANDE